DZIENNIK ZARZĄDZEŃ

Dyrekcji Kolei Państwowych w Poznaniu.

Nr. 28. **Poznań, dnia 12. listopada** **1926.**

Odczuwać się daje silny brak wagonów krytych, węglarek, platform, wag. roboczych (X) i opon. Obieg i naprawę tychże należy przyspieszyć. Wykorzystywać obce wagony.

Treść:

Sprawy ogólno-administracyjne.

274. Ponowne przyjęcie pracowników kolejowych jako członków Kasy Emerytalnej u których nastąpiło wstrzymanie ubezpieczenia na podstawie okólnika D. K. P. z dnia 31. I. 1926 r.

Do wszystkich Wydziałów, Gł. Warszt. I. i II. kl., Oddziałów i miejsc służbowych, biura Rozrachunków w Bydgoszczy, Inspekcji Dróg Wodnych, oraz do wiadomości wszystkim zainteresowanym członkom Kasy Emeryt. dla Rob. Polsk. Kolei Państw.

IV/3 - 78420/26 z dnia 30. 10. 1926 r.
IV/3 b, IV, V, Pr.

Ministerstwo Pracy i Opieki Społecznej reskryptem z dnia 21. VII. 1926 r. — L. dz. Nr. 3506/U. II. — zarządziło ubezpieczenie również i tych pracowników kolejowych, u których jako inwalidów wojennych wzgl. kolejowych zachodzi ograniczona zdolność do zarobkowania ponad 66⅔ proc., o ile wyżej wymienieni pracownicy mimo ograniczonej fizycznej zdolności do zarobkowania zarabiają więcej niż ⅓ tego, co zarabiają zdrowi pracownicy tej samej kategorji. Zatem unieważnia się niniejszem okólnik D. K. P. z dn. 31. I. 1926 r. IV/3 — 7737/26, IV/1, IV/2, IV, V, Pr, dotyczący zaprzestania potrącania wkładek ubezpieczeniowych do oddz. A i B Kasy Emerytalnej i zarządza się co następuje:

1. Od 1. 12. 1926 r. należy nadal bieżąco potrącać wkładki do oddz. A i B Kasy Emerytalnej na tych samych zasadach jak poprzednio wszystkim tym pracownikom, którym wstrzymano ubezpieczenie na podstawie okólnika powyżej podanego.
2. Prócz tego należy nadesłać w terminie najbliższym do Wydziału Obwodowego I, pod znakiem IV/3 — A 41 — zestawienie wszystkich tych pracowników, którym nie potrącano wkładek na zasadzie okólnika. Zestawienie winno zawierać prócz nazwiska, imienia, charakteru służbowego i **nr. listy stanu,** jeszcze następujące dane:

a) wysokość kwoty wypłaconej członkowi jako zwrot wkładek oddzielnie do oddz. A i B Kasy Emeryt.,

b) czas, za który zwrócono wkładki do oddz. A i B Kasy Emeryt.,
c) od którego dnia zaprzestano potrącania wkładek,
d) klasę ubezpieczeniową oddz. A i B Kasy Emeryt., w której winien członek być ubezpieczony.

3. Po nadesłaniu poszczególnych zestawień nastąpi obliczenie i rozłożenie na raty zaległych wkładek, mających być z powrotem wpłaconych na rzecz Kasy Emerytalnej na podstawie statutu tejże Kasy.

Potrącać się będzie dodatkowo wkładki do oddz. A Kasy Emeryt. za czas od 1. 1. 1919 r. do 31. 3. 1924 r. w II. klasie ubezpieczeniowej po 0,60 zł.: 2 = 0,30 zł. tygodniowo dla członka. Następnie od 1. 4. 1924 r. do 30-go czerwca 1925 r. w V. klasie po 1,20 zł.: 2 = 0,60 zł. tygodniowo dla członka, a od 1. 7. 1925 r. w V. klasie po 0,90 zł.: 2 = 0,45 zł. tygodniowo dla członka.

Potrącać się będzie dodatkowo wkładki do oddz. B Kasy Emerytalnej na podstawie obowiązującej tabeli podanej w § 38 ust. 5 statutu Kasy Emeryt.

Sprawy Wydziału Eksploatacyjnego

275. Rozerwania składów pociągów.

Do wszystkich Miejsc służbowych.

I/2 - 77684/27 z dnia 14. 10. 1926 r.
I a, Id, II/2, II. Wp., Pr.

Dyrekcja Kolejowa stwierdziła, że w ostatnich czasach, wypadki zerwania składów pociągowych mnożą się w zastraszający sposób, pomimo tylokrotnie wydanych zarządzeń.

Przyczyn zerwań pociągów upatruje Dyrekcja Kolejowa, albo w nieprzepisowem sprzęganiu wagonów, albo w nieumiejętnem stosowaniu hamulców. By ostatecznie kres temu położyć, zarządza się poraz ostatni co następuje:

Składy pociągów muszą być sprzęgane w myśl § 29 przepisów ruchu, na stacjach początkowych i węzłowych, oraz na tych stacjach pośrednich, które posiadają oddzielne drużyny przetokowe, przez drużyny przetokowe. Natomiast na stacjach, na których przetaczaniem kieruje kier. poc. wzgl. dyżurny ruchu odpowiada za przepisowe sprzęganie, kier. poc. i kondukt. swojego rejonu. Sposób sprzęgania opisany jest w dz. zarządzeń nr. 41 z 1923 roku poz. 573.

W wypadkach zerwania pociągu wskutek nieprzepisowego sprzężenia składu pociągu, Dyr. kol czyni odpowiedzialnym w równej mierze, tak drużynę przetokową, jak i drużynę konduktorską, wzgl konduktora, w którego rejonie nastąpiło zerwanie.

W wypadkach zerwania składu pociągu, spowodowanego nieprzepisowem hamowaniem, odpowiada drużyna konduktorska wzgl. odnośny maszynista, w myśl przepisów dla kierowników lokomotyw § 15 p. 3.

O ileby, wskutek wyżej wymienionych wypadków, powstała materjalna strata dla zarządu kolejowego, pociągnie Dyr. Kol. winnego wzgl. winnych oprócz ukarania także do odszkodowania w myśl Dz. Zarz. 24/26 poz. 225.

Równocześnie zwraca się uwagę na postanowienia okólnika nr. 348 zawartego w Dz. Rozp. nr. 26 z dnia 25. VI. 1922 r.

Organa kontrolne czuwać będą nad wykonaniem niniejszego zarządzenia, a instruktorzy przy perjodycznych szkoleniach pouczą zainteresowany personel.

276. Wycofanie bezpośrednich wagonów w komunikacji międzynarodowej.

Do wszystkich Oddziałów Eksploacyjnych, Stacyj i Kontrolerów Ekspl.

I/2 - 69294/26 z dnia 15. 10. 1926 r.
I, II, Pr

Punkt 1 § 5 Umowy o wzajemnem użytkowaniu wagonów osobowych i bagażowych w komunikacji międzynarodowej R. I. C. wskazuje, że wagony wyznaczone do kursów regularnych powinny być zwracane w pociągach umówionych. — Paragraf 6 wspomnianej umowy R. I. C. przewiduje porządek postępowania przy wystawianiu, wycofywaniu i ponownem wstawianiu wagonów kursów regularnych.

Pomimo przytoczonych przepisów jak również zarządzenia ogłoszonego w Dz. Zarz. Nr. 514/34 z dnia 30. 12. 1924 stacje niestosują się do międzynarodowego regulaminu:

a) nie zawiadamiają pierwotnej stacji wysłania wagonu ani też drogi właścicielki o zatrzymaninu wagonu. (Zob. § 6 p. 1, ust. a) i b) R. I. C.).

b) W zawiadomieniach telegraficznych nie są zamieszczane dokładne dane, jako to brak nazwy stacji, na której wagon został wycofany, daty wycofania, numeru wagonu, cechy wagonu, numeru pociągu, nazwy kursu, powodu wystawienia, oraz czy na miejsce wyłączonego wagonu wstawiono zapasowy.

Tego rodzaju niedbałe wykonywanie przepisów umów Międzynarodowych naraża Polskie Koleje Państwowe na poważne straty, gdyż zainteresowane koleje zagraniczne żądają uiszczenia kar, przewidzianych punktem 1 § 7 R. I. C. a zarazem daje ujemne świadectwo o sprawności P. K. P.

Wobec powyższego zarządza się ponownie dokładnie obznajomić interesowanych pracowników z treścią Umowy o wzajemnem użytkowaniu wagonów osobowych i bagażowych w komunikacji międzynarodowej (R. I. C.) z tem nadmieniem, że winni będą pociągani do dyscyplinarnej odpowiedzialności.

Przedewszystkiem należy baczną zwrócić uwagę:

I. aby stacje krańcowe kursów regularnych zwracały wagony osobowe i bagażowe umówionemi pociągami. (N. p. jeżeli wagon przybędzie w kursie Breslau—Warszawa, winien wracać następnym kursem Warszawa—Breslau itp.)

II. Zamiana wagonu jednego kursu na wagon innego kursu, bez uzasadnionej przyczyny, jest wzbroniona.

III. Stacja przejściowa, która odrzuca z kursu wagon, lub też stacja, która wycofuje wagon niezdolny do ruchu, zawiadamia natychmiast telegraficznie swoją Dyrekcję. W zawiadomieniach telegraficznych powinna być wyraźnie zaznaczona:

a) stacja, na której wagon został wycofany;
b) data wycofania;
c) numer pociągu;
d) nazwa kursu (n. p. Warszawa—Paryż);
e) cecha wagonu;
f) numer wagonu;
g) powód wystawienia;
h) czy na miejsce wystawionego wagonu dano inny zapasowy.

IV. Dyrekcja otrzymawszy zawiadomienie od stacji bezzwłocznie zawiadamia telegraficznie w języku francuskim lub niemieckim pierwotną stację wysłania wagonu według adresu, wskazanego w dodatku I. R. I. C.

V. Jeżeli stacja wycofująca wagon nie może wzamian wstawić innego, zawiadamia o tem najbliższą stację, leżącą w kierunku biegu pociągu, która jest w możności wstawienia wagonu jak również stacje przejściowe i stację krańcową.

VI. O zwrocie wagonu uszkodzonego po dokonanej naprawie lub wagonu wycofanego z kursu, należy również zawiadomić telegraficznie Dyrekcję, która o tem zawiadomi kolej właścicielkę.

VII. W zamian wagonów wystawionych i wycofanych powinny być wstawione o ile możności, wagony tego samego typu. W razie braku odpowiedniego wagonu a dostarczenia wagonu innego typu, należy zawiadomić telegraficznie stację przejściową kolei, na którą wagon taki przejść nie może.

VIII. Nie wolno uskuteczniać wymiany wagonu kursu regularnego przez wagon zreperowany na jednej ze stacyj pośrednich.

IX. Jeżeli wagony obce nie mogą być naprawione na stacji końcowej przed ich kursem powrotnym, jednakże naprawa ich może nastąpić w krótkim czasie, to należy wstawić na miejsce uszkodzonego, o ile możności własny wagon, ten ostatni następnie zastąpić naprawionym.

X. Telegraficzne zawiadomienia należy adresować obowiązkowo w odpisie do Centralnego Wagonowego Biura Obrachunkowego w Warszawie gdyż zawiadomienia muszą być załączone do wykazów w celu usprawiedliwienia zatrzymania wagonu.

Wydanie niniejszego zarządzenia spowodowane zostało nieprzepisowem postępowanie przy kursie wagonu bezpośredniej komunikacji Warszawa—Wrocław na linji Ostrów—Krotoszyn—Zduny.

PP. Kontrolerzy Ekspl. przy objazdach służbowych zwrócą baczną uwagę na przestrzeganie umowy R. I. C. jak również na znajomość tejże przez personel stacyjny.

277. Przedziały dla podróżnych z psami.

Do wszystkich stacyj drużyn kond. rew. poc. i O. E.

I/2 - 73965/26 z dnia 7. 10. 1926 r.
Ia, I. Pr.

Wobec zaszłych niedomagań przy przejeździe podróżnych z psami przypomina się wszystkim zainteresowanym zarządzenie ogłoszone w Dz. Z. Nr. 56 poz. 603 z dnia 27. 8. 21 i Nr. 67 poz. 696 z dnia 1. 10. 21 do ścisłego stosowania.

Przy zarządzeniu podanem w Dz. Z. Nr. 39 poz. 464 z dnia 10. 9. 1922 r. należy się powołać na niniejsze.

278. Uzupełnienie Tabeli ograniczeń używania wagonów tow.

Do wszystkich Stacyj, Eksped. tow., Eksped. posp.

I/3 - 75731 z dnia 16. 10. 1926 r.
Pr.

W rubryce 2 D „Tabeli ograniczenia używania wagonów towarowych" należy skreślić słowo „Bułgarji".

Według powyższego wagony typu amerykańskiego wysyłane mogą być do Bułgarji.

279. Pozwolenie używania cystern obcych w obrocie krajowym przez firmę „Segil" Nadwórna.

Do wszystkich stacji, eksped. tow. i posp. Oddz. Eksploat. i Mech. parowozowni, głównych warsztatów, Zarządów kol. pow. i prywatnych.

I/3 78406/26 z dnia 23. 10. 1926 r.
I, I/4, VI, II/3, VII, Pr.

Pismem Nr. IV-14358/14/c z dnia 13. X. b. r. zezwoliło Min. Komun. firmie Tow. Naftowe „Segil" S-ka z ogr. por. Nadwórna, na używanie w obrocie krajowym do końca marca 1927 r. wynajętych przez firmę 30 cystern o następujących numerach: Ö. B. B. 502-055, 503-155, 503-161. 503-164, 503-165, 503-169, 503-173, 503-176, 503-181, 505-719, 505-771, 505-772, 505-773, 505-774, 505-775, 505-776, 505-777, 505-778, 505779, 505-781, 505-783, 505-798, 505-801, 505-804, 505-816, 505-825, 507-226, 509-337, 509-339, 509-342.

Cysterny te należy uważać jako obce prywatnych właścicieli i traktować według postanowień R. I. V. i przepisów taryfowych.

Sprawy Wydziału Mechanicznego.

280. Sprawozdanie porównawcze z działalności poszczególnych Oddziałów Mechanicznych za I. półrocze 1926 r.

Do wszystkich Oddziałów Mechanicznych.

II M 2 - 77107/26 z dnia 16. 10. 1926 r.
Pr.

Podając poniżej półroczne sprawozdanie budżetowe do wiadomości, Dyrekcja zwraca Oddziałom Mechanicznym uwagę na nadmierne obciążanie wydatkami niektórych paragrafów i pozycyj rozdziałów 4 A—5, oraz na różnicę kosztów obliczonych na następujące mierniki na 100 parowozo-klm, 100 pociągo-klm, oraz jednostkę naprawczą.

Równocześnie Dyrekcja poleca Oddziałom Mech. dołożyć wszelkich starań, by wydatki na niektórych pozycjach ograniczyć do rozmiarów możliwie najmniejszych.

(Sprawozdanie patrz na stronie 238).

Sprawy Wydziału Prawnego.

281. Obojętne zachowanie się personelu kolejowego wobec wykroczeń kolejowo-policyjnych.

Do wszystkich Oddziałów Eksploatacyjnych i Drogowych oraz miejsc służbowych.

VIII/1 - P 9 62846/26 z dnia 18. 10. 1926 r.
VIII, I, III, Pr.

W ostatnich czasach spostrzeżono, że personel kolejowy zachowuje się niejednokrotnie obojętnie wobec wykroczeń kolejowo-policyjnych i wrazie ich zauważenia nie donosi o tem swej przełożonej władzy. Z uwagi na to, że ostatniemi czasy liczba wykroczeń kolejowo-policyjnych przybiera coraz większe rozmiary, Dyrekcja K. P. wzywa wszystkich pracowników kolejowych zwłaszcza w służbie ruchu i drogowej, by w wypadkach zauważonego naruszenia przepisów kolejowo-policyjnych raportowali o tem bezwłocznie swym przełożonym, którym Dyrekcja nakazuje, by w razie otrzymania takiego raportu, skierowywali go zaraz na właściwś drogę w celu ścigania winnego.

SPRAWOZDANIE

porównawcze z działalności poszczególnych Oddz. Mechan. za czas od 1. I.—30. VI. 26 r. (I. półrocze).

Rozdz.	Paragr.	Pozycja	Treść wydatku:	Poznań zł	Ostrów zł	Gniezno zł	Leszno zł	Razem: zł
			Służba trakcji:					
4 A	1	1	Płace pracowników etatowych . . .	53 740,63	60 093,19	42 448,16	23 255,17	179 537,20
			Rozchód na 100 par. — km.	2,16	3,84	3,18	3,49	2,97
	1	2	Płace pracowników nieetatowych . .	40 503,07	54 018,04	37 671,26	17 767,83	149 960,20
			Rozchód na 100 par. — km.	1,62	3,45	2,82	2,68	2,47
	1	3	Dodatki za służbę nocną.	617,08	791,47	405,90	422,72	2 237,17
			Rozchód na 100 par. — km.	0,02	0,05	0,03	0,06	0,05
	1	4	Koszta podróży i djety.	1 381,25	699,24	783,46	733,91	3 597,86
			Rozchód na 100 par. — km.	0,05	0,04	0,06	0,11	0,06
4 A	2	2	a) Opalenie biur i innych pomieszczeń	11 477,07	4 805,14	2 940,30	1 947,61	21 170,12
			Rozchód na 100 par. — km.. . .	0,46	0,30	0,22	0,29	0,35
			b) Oświetlanie biur i innych pomieszczeń, torów trakcyjnych i oświetl. dla tab. ręcznych.	13 660,—	6 374,81	6 268,90	3 181,76	29 485,47
			Rozchód na 100 par. — km.. . .	0,55	0,41	0,47	0,48	0,49
			c) Prąd dla motorów i urządzeń trakc.	4 244,95	7 816,34	6 079,40	1 585,20	19 725,89
			Rozchód na 100 par. — km.. . .	0,17	0,50	0,46	0,24	0,32
			d) Koszt utrzymania czystości biur i innych pomieszczeń, torów trakc. oraz smary dla urządzeń trakcyjn.	34 993,16	8 610,56	5 375,37	5 250,35	54 229,44
			RAZEM na 100 par. — km. . . .	1,40	0,55	0,40	0,79	0,89
			RAZEM § 2 poz. 2	64 375,18	27 606,85	20 662,97	11 964,92	124 610,92
			RAZEM na 100 par. — km. . . .	2,58	1,76	1,55	1,80	2,05
4 A	2	3	Utrzymanie i wymiana inwentarza i urządzeń trakcyjnych	6 845,06	2 522,25	6 236,60	2 455,92	18 059,83
			Rozchód na 100 par. — km.	0,27	0,16	0,47	0,37	0,30
4 A	3		a) Paliwo dla ogrzewania stacji wodnych i wież. ciśnień	557,63	494,28	137,34	264,32	1 453,57
			Rozchód na 100 par. — km.. . .	0,02	0,03	0,01	0,04	0,02
			b) Paliwo, jak węgiel, prąd, gaz i benzyna dla silników oraz koszt wyładunku i dowozu paliwa dla stacji wodnych	13 449,45	20,387,37	8 707,19	3 642,79	46 186,80
			Rozchód na 100 par. — km.. . .	0,54	1,31	0,65	0,55	0,76
			c) Smary.	301,90	170,32	97,74	47,11	617,07
			Rozchód na 100 par. — km.. . .	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01
			d) Opłata za wodę z wodociągów obcych dla potrzeb trakcyjnych. . .	1 652,—	25,90	—	—	1 677,90
			Rozchód na 100 par. — km.. . .	0,07	—	—	—	0,03
			e) Utrzymanie i wymiana inwentarza i urządzeń wodociągowych. . . .	20 592,28	6 919,89	5 079,84	4 135,02	36 727,03
			Rozchód na 100 par. — km.. . .	0,82	0,44	0,38	0,62	0,61
			RAZEM § 3	36 553,26	27 997,76	14 022,11	8 089,24	86 662,37
			RAZEM na 100 par. — km. . . .	1,46	1,79	1,05	1,22	1,43
			Służba parowozowa:					
4B	1	1	Płace pracowników etatowych . . .	449 079,45	375 783,20	258 911,74	128 307,20	1 212 081,59
			Rozchód na 100 par. — km.	13,97	24,03	19,41	19,27	20,0
	1	2	Płace pracowników nieetatowych . .	231 753,81	172 569,31	123 249,04	38 279,63	565 851,79
			Rozchód na 100 par. — km.	9,28	11,03	9,24	5,75	9,34
	1	3	Dodatki za służbę nocną.	1 220,07	1 166,87	554,93	202,74	3 144,51
			Rozchód na 100 par. — km.	0,05	0,07	0,04	0,03	0,06

Rozdz.	Paragr.	Pozycja	Treść wydatku:	Poznań zł	Ostrów zł	Gniezno zł	Leszno zł	Razem: zł
4B	1	4	Koszta podróży i djety	740,40	742,54	677,02	721,96	2 881,92
			Rozchód na 100 par. — km.	0,03	0,05	0,05	0,11	0,05
	1	6	Premje przetokowe	6 692,89	5 652,79	5 807,14	2 842,54	20 995,36
			Rozchód na 100 par. — km.	0,27	0,36	0,44	0,43	0,34
	1	7	Godzinowe i kilometrowe	291 141,40	184 483,60	150 798,50	81 274,85	707 698,35
			Rozchód na 100 par. — km.	11,66	11,80	11,31	12,21	11,70
4B	2		a) Paliwo dla parowozów	701 429,50	532 645,69	399 218,10	205 486,60	1 838 779,89
			Rozchód na 100 par. — km. . . .	28,10	34,06	29,94	30,87	30,35
			b) Koszta podawania paliwa na parow.	60 772,70	53 873,47	26 929,—	16 735,20	158 310,37
			Rozchód na 100 par. — km. . . .	2,43	3,45	2,02	2,51	2,61
			c) Koszta utrzymania i wymiana urządzeń do podawania węgla na parowozy, oraz prąd dla żórawi . . .	3 946,61	9 620,01	5 958,87	7 975,71	27 501,20
			Rozchód na 100 par. — km. . . .	0,16	0,61	0,45	1,20	0,45
			d) Premja węglowa dla drużyn i admin.	37 188,24	34 637,22	23 000,44	11 398,11	106 224,01
			Rozchód na 100 par. — km. . . .	1,49	2,21	1,72	1,71	1,75
			RAZEM paragraf 2	803 337,05	630 776,39	455 106,41	241 595,62	2 130 815,47
			RAZEM na 100 par. — km. . . .	32,18	40,33	34,13	36,29	35,16
4B	3		a) Koszta smarów, drutów, knotów i szczeliwa.	33 924,11	12 641,74	11 147,62	6 854,89	64 568,36
			Rozchód na 100 par. — km. . . .	1,36	0,81	0,84	1,03	1,06
			b) Oświetlenie parowozów	6 417,24	5 585,78	3 170,73	1 766,77	16 940,52
			Rozchód na 100 par. — km. . . .	0,26	0,36	0,24	0,27	0,28
			c) Materjały do czyszczenia oraz węgiel do płukania parowozów . . .	16 705,97	8 795,01	9 225,86	6 465,41	41 192,25
			Rozchód na 100 par. — km. . . .	0,67	0,56	0,69	0,97	0,68
			d) Czyszczenie parowozów (robocizna)	134 114,94	51 201,16	49 475,24	33 510,90	268 302,24
			Rozchód na 100 par. — km. . . .	5,37	3,27	3,71	5,03	4,43
			RAZEM paragraf 3	191 162,26	78 223,69	73 019,45	48 597,97	391 003,37
			RAZEM na 100 par. — km. . . .	7,66	5,00	5,48	7,30	6,45
			Służba wagonowa:					
4C	1	1	Płace pracowników etatowych . . .	84 571,51	43 085,09	17 479,20	14 577,64	159 813,44
			Rozchód na 100 pociągo-km.	4,11	3,48	1,56	2,61	3,21
	1	2	Płace pracowników nieetatowych . .	48 891,79	19 886,37	23 748,50	11 712,07	104 238,43
			Rozchód na 100 pociągo-km.	2,38	1,60	2,13	2,10	2,10
	1	3	Dodatki za służbę nocną	1 494,10	1 622,77	1 136,09	279,21	4 532,17
			Rozchód na 100 pociągo-klm. . . .	0,07	1,31	0,10	0,05	0,09
	1	4	Koszta podróży i djety	742,50	448,13	181,23	67,65	1 439,51
			Rozchód na 100 pociągo-klm. . . .	0,04	0,04	0,02	0,01	0,03
	1	6	Premje dla rewidentów i smarowników	3 277,85	3 566,18	2 494,46	1 372,06	10 710,56
			Rozchód na 100 pociągo-klm. . . .	0,16	0,29	0,22	0,25	0,21
	1	7	Godzinowe i kilometrowe	20 629,62	798,98	203,36	2 120,37	23 752,33
			Rozchód na 100 pociągo-klm. . . .	1,00	0,06	0,02	0,38	0,47
	2		Ogrzewanie wagonów	11 263,53	369,73	172,54	2 667,75	14 473,52
			Rozchód na 100 pociągo-klm. . . .	0,68	0,06	0,02	0,70	0,42
	3		Oświetlenie wagonów	38 101,74	6 956,32	13 005,41	6 170,46	64 233,93
			Rozchód na 100 pociągo-klm. . . .	2,30	1,10	1,75	1,62	1,89
	4		Smary dla wagonów	7 767,91	1 582,63	2 752,13	866,81	12 969,48
			Rozchód na 100 pociągo-klm. . . .	0,38	0,13	0,25	0,15	0,26
	5	1	Czyszczenie i dezynfekcja wagonów osobowych	114 060,67	21 000,97	32 717,34	12 271,25	180 050,23
			Rozchód na 100 pociągo-klm. . . .	6,91	3,33	4,41	3,21	5,29
	5	2	Czyszczenie i dezynfekcja wagonów towarowych	14 901,69	3 885,74	3 277,01	915,10	22 979,54
			Rozchód na 100 pociągo-klm. . . .	3,70	0,64	0,86	0,57	1,46

Rozdz.	Paragr.	Pozycja	Treść wydatku:	Poznań zł	Ostrów zł	Gniezno zł	Leszno zł	Razem: zł
			Służba warsztatowa:					
5	1	1	Płace pracowników etatowych . . .	10 907,97	25 567,53	19 687,25	9 053,04	66 115,79
			Rozchód na 1 jednostkę naprawczą .	3,09	2,74	3,75	2,69	3,03
	1	2	Płaca pracowników nieetatowych . .	5 075,08	15 514,36	9 811,98	3 577,96	33 938,38
			Rozchód na 1 jednostkę naprawczą .	1,45	1,67	1,87	0,99	1,55
	1	4	Koszta podróży i djety	327,10	343,13	369,86	133,54	1 173,63
			Rozchód na 1 jednostkę naprawczą .	0,09	0,03	0,07	0,03	0,05
	2	2a	Opalanie biur i innych pomieszczeń warsztatowych	839,25	2 127,10	234,92	259,37	3 460,64
			Rozchód na 1 jednostkę naprawczą .	0,23	0,22	0,04	0,07	0,16
	2	2b	Oświetlenie biur i innych pomieszczeń warsztatowych oraz koszta szkieł, knotów, żarówek itp.	2 343,24	3 518,54	3 497,56	1 003,—	10 362,34
			Rozchód na 1 jednostkę naprawczą .	0,67	0,37	0,67	0,27	0,48
	2	2c	Koszta utrzymania porządku w biurach i innych pomieszczeniach warsztatowych (robocizna i materjały)	7 672,68	6 272,20	1 711,88	115,93	15 772,69
			Rozchód na 1 jednostkę naprawczą .	2,18	0,68	0,32	0,03	0,72
	2	2d	Koszta prądu do napędu silników warsztatowych	5 391,03	17 048,74	14 244,90	6 820,70	43 505,37
			Rozchód na 1 jednostkę naprawczą .	1,54	1,82	2,71	1,85	2,00
	2	2e	Koszta smarów, wyciorów i szczeliwa	97,01	107,14	461,22	353,77	1 019,14
			Rozchód na 1 jednostkę naprawczą .	0,02	0,02	0,09	0,09	0,05
			RAZEM § 2 p. 2	16 343,21	29 073,72	20 150,48	8 552,77	74 120,28
			RAZEM na 1 jednostkę naprawczą	4,64	3,11	3,83	2,31	3,41
5	2	3	Utrzymanie i wymiana inwentarza i urządzeń mechanicznych	12 376,79	13 430,58	16 330,53	3 138,65	42 275,95
			RAZEM na 1 jednostkę naprawczą	3,51	1,43	3,10	0,85	1,94
5	3		Średnia naprawa parowozów	135 432,89	132 651,27	126 628,42	41 418,82	436 131,40
			Ilość napraw	21	18	17	6	62
			Przeciętny koszt jednej naprawy . .	6 449,18	7 369,51	7 448,73	6 903,13	7 034,38
			Bieżąca naprawa parowozów	335 273,28	245 908,58	174 844,99	45 196,48	801 223,33
			Na 100 parowozo-klm.	13,43	15,72	13,11	6,78	13,22
			Śr. naprawa wag. osobowych twardych	—	—	10 300,42	—	10 300,42
			Ilość napraw	—	—	13	—	13
			Przeciętny koszt 1 naprawy	—	—	792,34	—	792,34
			Śr. naprawa wag. bagażowych i parników	—	—	1 232,16	—	1 232,16
			Ilość napraw	—	—	2	—	2
			Przeciętny koszt jednej naprawy . .	—	—	616,08	—	616,08
			Rewizja wszystkich wagonów osobow.	—	6 076,38	18 370,40	7 993,10	32 439,88
			Ilość napraw	—	26	54	20	100
			Przeciętny koszt jednej naprawy . .	—	233,70	340,19	399,65	324,40
			Bieżąca naprawa wagonów osobowych	42 501,56	9 431,71	25 538,97	13 097,06	90 569,30
			Ilość napraw	26	251	629	78	984
			Przeciętny koszt jednej naprawy . .	—	37,57	40,60	167,91	92,04
			Główna naprawa wag. towar. platf. .	—	20 834,92	19 735,42	2 067,46	42 637,80
			Ilość napraw	—	40	37	6	83
			Przeciętny koszt 1 naprawy	—	520,85	533,39	344,57	513,71
			Główna naprawa wagonów węglarek .	—	56 803,47	62 966,54	7 116,54	126 886,55
			Ilość napraw	—	175	102	15	292
			Przeciętny koszt 1 naprawy	—	324,59	617,31	474,13	434,55
			Główna naprawa wagonów krytych .	—	72 670,58	267 208,72	31 232,61	371 111,91
			Ilość napraw	—	161	321	55	537,
			Przeciętny koszt 1 naprawy	—	451,37	832,42	567,86	691,08

Rozdz.	Paragr.	Pozycja	Treść wydatku:	Poznań zł	Ostrów zł	Gniezno zł	Leszno zł	Razem: zł
5	3		Główna naprawa wagonów specjalnych i cystern	—	285,83	12 951,49	—	13 237,32
			Ilość napraw	—	1	21	—	22
			Przeciętny koszt 1 naprawy	—	285 83	616,73	—	601,69
5	3		RAZEM główna naprawa wagonów	—	150 594,80	362 862,17	40 416,61	553 873,58
			Ilość napraw razem	—	377	481	76	934
			RAZEM przeciętny koszt 1 naprawy	—	399,46	754,39	531,66	593,01
			Rewizja wszystkich wag. towarowych	65,49	227 751,47	67 749,74	36 646,97	332 213,67
			Ilość napraw	2	1 096	275	226	1 599
			Przeciętny koszt 1 naprawy	32,74	207,80	246,36	162,15	207,76
			Bieżąca naprawa wagonów towarowych	115 143,06	226 821,60	107 453,54	205 008,26	654 426,46
			Ilość napraw	6 201	11 704	3 476	6 433	27 814
			Przeciętny koszt 1 naprawy	18,56	19,38	30,91	31,86	23,53
			OGÓŁEM na naprawę taboru	628 416,28	999 235,81	894 980,81	389 777,30	2 912 410,20

Ogólne zestawienie porównawcze

dokonanych napraw taboru oraz przebiegów w I. półroczu 1926 r.

Rozdz.	Paragr.	Pozycja	Treść wydatku	Poznań	Ostrów	Gniezno	Leszno	Razem
			A. Naprawa taboru:					
5	3		RAZEM naprawa parowozów	470 706,17	378 559,85	301 473,41	86 615,30	1 237 354,73
			Ilość jednostek obliczeniowo naprawczych	1 425	1 416	962	420	4 223
			Przeciętny koszt na 1 jednostkę	329,62	266,56	313,38	206,23	288,26
5	3		RAZEM naprawa wag. osobowych	42 501,56	15 508,09	55 441,95	21 090,16	134 541,76
			Ilość jednostek obliczeniowo naprawczych	37,50	444,80	1 220,60	182,40	1 885,30
			Przeciętny koszt na 1 jednostkę	1 133,33	34,84	45,33	115,51	71,35
5	3		RAZEM naprawa wag. towarowych	115 208,55	605 167,87	538 065,45	282 071,84	1 540 513,71
			Ilość jednostek obliczeniowo naprawczych	2 063,83	7 465,13	4 071,06	3 089,06	16 689.08
			Przeciętny koszt na 1 jednostkę	55,82	81,06	132,16	91,31	92,30
5	3		RAZEM naprawa taboru	628 416,28	999 235,81	894 980,81	389 777,30	2 912 410,20
			Ogólna ilość jednostek obliczeniowo naprawczych	3 526	9 326	6 254	3 691	22 797
			Przeciętny koszt na 1 jednostkę obliczeniowo naprawczą	178,22	107,14	143,10	105,60	127,75
			B. Przebiegi:					
			Przebieg parowozo-klm.	2 496 511	1 563 770	1 333 438	665 755	6 059 474
			Przebieg parowozów w pociąg. osob.	1 652 815	631 044	741 551	379 557	3 404 967
			Przebieg parow. w pociągach towar.	402 824	608 302	376 512	178 052	1 565 690
			RAZEM przebieg parowozów w pociągach	2 055 639	1 239 346	1 118 063	557 609	4 970 657

Sprawy Wydziału Rachunkowego.

282. Przyjmowanie papierów wartościowych jako kaucje i wadje.

Do wszystkich Wydziałów i Działów, Warsztatów Głównych i Oddziałów.

V/1 - 77367/26 z dnia 18. 10. 1926 r.
V, Pr.

W myśl obwieszczenia nr. 650 Ministerstwa Skarbu z dnia 30 września 1926 roku zamieszczonego w Monitorze Polskim z dnia 8 października br. zarządza się:

Poniżej podane papiery wartościowe mogą być przyjmowane przez władze kolejowe jako wadja przy przetargach oraz jako kaucje na zabezpieczenie wszelkiego rodzaju umów oraz zaliczek wypłacanych na dostawy i roboty kolejowe i to w wysokości określonej w ostatniej rubryce podanej tabeli, która obowiązuje od dnia dzisiejszego.

Wobec powyższego straciła moc obowiązującą tabela ogłoszona w tutejszym dzienniku zarządzeń pod poz. 200/26.

Papiery wartościowe przyjmowane jako wadja i kaucje winny być zaopatrzone w bieżący kupon.

Termin płatn. kuponu	NAZWA PAPIERU	Wartość nominalna	Wartość depozyt. w zł.
	A. Papiery państwowe.		
1/IV i 1/X	8% państw. poż. konw. (Dz. U. R. P. Nr. 55 ex 24 poz. 543)	zł. 100	125
1/IV i 1/X	6% poż. dol. z r. 1918–1920	dol. 100	550
1/II i 1/VIII	10% poż. kol. S. I. (Dz. U. R. P. Nr. 5 ex 24 poz. 40 oraz rozp. Min. Skarbu (Dz. U. R. P. Nr. 83 ex 24 poz. 798)	w złocie 100	125
2/I i 1/VII	5% państw. poż. konw. (Dz. U. R. P. Nr. 96 ex 26 poz. 560)	zł. 100	45
1/II i 1/VIII	5% obl. S. II. prem. poż. dol. (Dz. U. R. P. Nr. 129 ex 25 poz. 919) .	dol. 5	40
	B. Listy zastawne i obligacje państwowych instytucji kredytowych.		
30/VI i 31/XII	8% list. zast. B. G. K. (Dz. U. R. P. Nr. 46 ex 24 poz. 478)	w złocie 100	100
2/I i 2/VI	8% list. zast. Państw. Banku Roln. wzgl. zobowiązania za te listy . .	w zł. 100	100
	C. Listy zastawne instytucyj kredytowych prywatnych gwarantowanych przez Skarb Państwa.		
1/IV i 1/X	7% list. zast. Tow. Kred. Przem. Pol. (Dz. U. R. P. Nr. 113 ex 20 poz. 737)	Ł 1	20
	D. Akcje Banku Polskiego.	zł. 100	75

Wiadomości.

Unieważnienie skradzionych blankietów rozkazów wyjazdu.

Niniejszem unieważnia się 11 sztuk blankietów rozkazu wyjazdu od nr. 052490—052500, które zostały skradzione z Dowództwa Plutonu Warszawa nr. 5 Dywizjonu żandarmerji nr. 1.

Dyrekcja Kolei Państw. poleca powiadomić o tem personel stacyjny, konduktorski i rewizyjny, ażeby w razie napotkania unieważnionych blankietów postąpił w myśl obowiązujących przepisów.

Unieważnienie wykazów wolnego wstępu na teren kolejowy.

Wobec zagubienia D. K. P. unieważnia następujące wykazy:

a) **Gniewkowski Stanisław**, rob. Parow. Poznań, nr. wykazu 6674. b) **Janicki Józef**, pr.c stac. dw. osob. Poznań, nr. wyk. 7705. c) **Małecki Walerjan**, pom. zaw. sekcji warszt. Główne Warsztaty I. kl. Poznań, nr. wyk. 3351. d) **Rogowski Edmund**, rob. Składn. mat. przy Oddz. Mech. Poznań, nr. wyk. 6629.

Służbę stacyjną należy pouczyć, by w razie napotkania postąpiła w myśl istniejących przepisów.

Konkursy

na stanowisko kontrolera drogowego w Dyrekcji Kolei Państwowej w Krakowie.

Warunki dla ubiegających się: ukończone studja politechniczne, VI lub VII grupa uposażenia, dłuższa wszechstronna praktyka w służbie drogowej.

Termin do składania podań do 20 listopada 1926 r.

na stanowisko Naczelnika Warsztatów Głównych w Nowym Sączu w Dyrekcji Kolei Państwowych w Krakowie.

Warunki dla ubiegających się: ukończone studja politechniczne (budowa maszyn), VI lub VII grupa uposażenia, dłuższa wszechstronna praktyka w wykonawczej służbie warsztatowej.

Termin składania podań do 15 listopada 1926 roku.

Uwaga: Podania o wyżej wymienione posady należy przesłać do D. K. P. IV-A 1.

na stanowisko kierownika rachuby w Parowozowni II kl. w Tarnopolu D. K. P. Lwów.

Warunki dla ubiegających się: Wszechstronna znajomość służby rachunkowej, trakcji i warsztatowej. O to stanowisko mogą ubiegać się pracownicy IX lub VIII grupy uposażenia.

Ubiegającemu się przysługuje przydział mieszkania skarbowego.

Zgłoszenia winne być nadesłane w terminie do 10-go listopada br.

Prezes Dyrekcji Kolei Państwowych:

Inż. Ruciński.

Odbito w Drukarni Robotników Chrześcijańskich T. A. w Poznaniu, św. Marcin 37.